VCD Regionalverband Köln

RHEINSCHIENE extra

Aktuelles zur Verkehrspolitik in der Region

Nr. 2 – 2. Juni 2020

Aachener Straße

Radverkehr soll mehr Fläche bekommen

Die Vorschläge zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur auf der Aachner Straße müssen durch weitere Maßnahmen ergänzt werden.

Die Stadtverwaltung plant, den Radverkehr auf der Aachener Straße zwischen Rudolfplatz und Moltkestraße neu zu ordnen. Das zuständige Amt 66 hat hierzu eine Vorlage in den Verkehrsausschuss des Rates eingebracht.

Derzeit gibt es auf der Aachener Straße einen am Rudolfplatz beginnenden benutzungspflichtigen baulichen Radweg. Zwischen Parkstreifen und Außengastronomie eingezwängt, wird dieser jedoch den aktuellen Anforderungen an eine Radverkehrsinfrastruktur in keiner Weise mehr gerecht. Es ist lobenswert, dass die Stadtverwaltung diesen Zustand nun ändern will.

Der vorhandene Radweg an der Aachener Straße ist eng und konfliktträchtig. Die Stadtverwaltung plant, ihn zwischen Rudolfplatz und Moltkestraße durch eine Radspur auf der Straße zu ersetzen und hierfür eine der beiden Kfz-Spuren umzuwandeln.

Geplante Maßnahmen gemäß Verwaltungsvorlage

Die Verwaltung möchte gemäß der in den Verkehrsausschuss eingebrachten Vorlage den Straßenraum in diesem Bereich neu aufteilen. Dazu sollten die folgenden Maßnahmen umgesetzt werden:

- Reduzierung der Kfz-Fahrspuren von zwei auf eine zugunsten eines Radfahrstreifens zwischen Brabanter Straße und Moltkestraße,
- Wegfall des Kurzzeitparkens auf dem nördlichen Seitenstreifen zugunsten von Ladezonen und Fahrradparken zwischen Brabanter Straße und Moltkestraße,
- Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht zwischen Hohenzollernring und Brabanter Straße,
- Verlegung des am Hahnentor befindlichen Taxistandes um rund 80 Meter in Richtung Neumarkt auf die derzeitigen Schrägparkplätze vor dem Haus Hahnenstraße 18 zugunsten einer Schleuse für Radfahrende,
- Öffnung der Brüsseler Straße für Radfahrende in Gegenrichtung zwischen Aachener und Richard-Wagner-Straße.

Unsere Erwartungen an eine Umgestaltung

Für eine gute Radverkehrsinfrastruktur sollte aus unserer Sicht die weitere Konzeption der Neugestaltung um zusätzliche Maßnahmen ergänzt werden. Im Einzelnen brachte der Autor als Sachkundiger Einwohner in der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 12. März 2020 die folgenden Punkte vor:

1. Die verbleibende Kfz-Spur zwischen Brabanter Straße und Moltkestraße sollte höchstens drei Meter breit sein und ausreichend sicheren Abstand zum Radfahrstreifen haben.
2. Auf dem Abschnitt zwischen Hohenzollernring und Brabanter Straße sollte es nicht nur bei der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht bleiben, sondern es sollte genauso wie auf dem Abschnitt bis zur Moltkestraße eine Kfz-Spur aufgehoben und dem Radverkehr zur Verfügung gestellt werden. Dies würde die Sicherheit für den Radverkehr erheblich verbessern. Bei derzeit jeweils zwei Spuren für Geradeausfahrer und Linksabbieger ist genug Platz für eine solche Umwidmung vorhanden.
3. Der neue Radstreifen sollte nicht bereits schon vor der Moltkestraße auf den alten baulichen Radweg zurückgeführt werden, sondern erst hinter der Eisenbahnunterführung. Auch hier ist der dafür nötige Platz vorhanden.
4. Auch vom Neumarkt bis zu den Ringen sollte es einen Radfahrstreifen geben. Es ist zwar zu begrüßen, dass im Bereich der Hahnentorburg nicht mehr über den Rudolfplatz geradelt werden muss. Dies ist insbesondere während der dort häufigen Veranstaltungen und

In eigener Sache

Mit der *RHEINSCHIENE extra* möchten wir zeitnah über verkehrspolitische Enwicklungen in der Region berichten und Hintergrundinformationen bieten. Sie ergänzt die zweimal im Jahr erscheinende umfangreiche gedruckte Ausgabe unserer verkehrspolitischen Zeitschrift *RHEINSCHIENE*.

Schwerpunkt dieser Ausgabe sind Entwicklungen und Potentiale der Aachener Straße zwischen Weiden und dem Neumarkt.

VCD Regionalverband Köln e.V. ❐

Märkten mit großen Behinderungen verbunden. Es ist aber auch in der jetzigen Vorlage angedacht, den viel zu schmalen bestehenden Radweg zwischen Neumarkt und Pfeilstraße als benutzungspflichtig beizubehalten. Dies ist weder nachvollziehbar, noch entspricht es dem Radverkehrskonzept Innenstadt.

In der Zwischenzeit ist die enge Kurve vom Neumarkt in die Hahnenstraße neu gestaltet worden: Radler dürfen nun auf der Straße das Eckhaus mit den unübersichtlichen Säulen umkurven, werden aber gleich dahinter wieder auf den alten Radweg zurückgeführt. Die Gefahren an dem Säulengang hat man so auf die Straße verlagert, wo der Autoverkehr weiterhin zweispurig die Kurve nehmen darf, aber es für den Radverkehr nicht einmal einen Schutzstreifen gibt! Welche Familie mit Kindern würde hier die Straße benutzen? Für eine sichere Radinfrastruktur ist eine durchgängige Radfahrspur auf der gesamten Hahnenstraße vom Neumarkt bis zum Hohenzollernring nötig.

5. Die Verlegung des Taxistands vor das Haus Hahnenstraße 18 ist riskant, wenn die Schrägparkplätze beibehalten werden. Sie sind für ein sicheres Ausparken und Einschleusen in den laufenden Verkehr zu unübersichtlich. Besser wäre es, den Stand als Schleuse einzurichten, in der sich die Taxis parallel zur Fahrtrichtung aufstellen sowie hinein- und herausfahren.
6. Die Querung an der Hahnenstraße zwischen Friesenwall und der geplanten neuen Fahrradstraße Mauritiuswall im Bereich der Unterführung Sparkasse sollte so umgestaltet werden, dass es für den Radverkehr eine eigene, vom Fußverkehr getrennte Furt gibt. Ein Radstreifen auf der Hahnenstraße könnte hierfür hilfreich sein.

Zwei Problemstellen in der Hahnenstraße: Schrägparkplätze vor Hausnummer 18 (Foto oben) und unübersichtliche Kurve am Neumarkt (Foto unten)

Radspur bereits ab den Ringen

In der abschließenden Behandlung im Verkehrsausschuss am 28. April wurde als Vorlage für die Planung beschlossen, schon ab dem Hohenzollernring die Anzahl der Kfz-Fahrspuren bis zur Moltkestraße zugunsten eines Radfahrstreifens zu reduzieren sowie Tempo 30 in diesem Bereich einzuführen.

Die Einrichtung eines Radfahrstreifens schon ab dem Neumarkt muss die Verwaltung noch prüfen. Daher wird der bauliche Radweg zwischen Neumarkt und Rudolfplatz vorerst beibehalten. Im Bereich der Pfeilstraße soll eine Neuregelung dem Radverkehr Vorfahrt vor abbiegenden Autos geben.

Wir hoffen, dass bei der Detailplanung letztlich eine gute Lösung gefunden wird und das Radfahren ab dem Neumarkt deutlich attraktiver wird.

Wolfgang Kissenbeck ❐

Temporäre Radspuren

Aktionen an Aachener Weiher und Hahnenstraße

Demo-Radspur auf der Hahnenstraße

Im Mai demonstrierten wir gemeinsam mit anderen verkehrs- und umweltpolitischen Initiativen für die kurzfristige Einrichtung von Rad- anstelle von Autofahrspuren.

Die Corona-Krise machte deutlich, dass der Platz für Fuß- und Radverkehr in unseren Städten viel zu eng ist. Während andere Städte weltweit den Menschen mit kurzfristigen Lösungen mehr Raum schaffen, hält sich Köln, anders als zum Beispiel Berlin, Hamburg oder München, diesbezüglich weitgehend zurück. An zwei Samstagen im Mai beteiligten wir an Aktionen für die Einrichtung von temporären Radspuren auch in unserer Stadt. An beiden Tagen war die Ost-West-Achse Ort des Geschehens.

Am 16. Mai war vom Aachener Weiher bis zur Moltkestraße die rechte von drei Kfz-Spuren für Autos zu Gunsten des Radverkehrs gesperrt. Eine Woche später gab es eine vergleichbare Aktion auf der Hahnenstraße: Im Rahmen eines von Greenpeace organisierten bundesweiten Aktionstags wurde in einem Abschnitt auf der nördlichen Seite der Straße für zwei Stunden eine Autospur in eine Radspur umgewandelt.

An beiden Orten wären Radspuren übrigens nicht nur zu Corona-Zeiten sinnvoll, wie die anderen Beiträge dieser *RHEINSCHIENE extra* belegen. Zudem zeigte sich an beiden Tagen, dass die Wegnahme einer Fahrspur den Autoverkehr allenfalls geringfügig beeinträchtigt.

Reiner Kraft ❐

Weiterentwicklung der Aachener Straße

Von der Autoschneise zur Magistrale für alle

Vorschläge für eine Neuaufteilung der Verkehrsflächen zwischen Weiden-West und dem Neumarkt

Und sie bewegt sich doch! Es ist einiges in Bewegung gekommen in der Kölner Verkehrspolitik: Maßnahmen, die zuvor undenkbar schienen, wie die Pförtnerampel konnten eingeführt werden. Aber es ist trotzdem viel zu wenig, um von einer Verkehrswende zu sprechen oder einer Wende bei den Emissionen wie Stick- und Kohlenstoffdioxid (NO_2 und CO_2). Gerade bei den CO_2-Emissionen sind die nächsten Jahre entscheidend: Es gilt, so wenig wie möglich zu emittieren; hier werden die Weichen für unsere Zukunft gestellt.

Durch die beherzte Einführung der Pförtnerampel im Oktober letzten Jahres ist es gelungen, den Zufluss an Autos über die Aachener Straße in die Kölner Innenstadt zu drosseln, so dass jetzt die nächsten Schritte folgen können, allem voran die Umverteilung des Straßenraums: eine Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr und eine Fahrspur exklusiv für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Doch dazu später mehr.

Wir wollen die Aachener Straße und deren Weiterführung bis zur Innenstadt in ihrer Gesamtheit betrachten, von West nach Ost, beginnend im Rhein-Erft-Kreis, also dort, wo viele Einpendler nach Köln beheimatet sind.

Pendler schon vor der Stadtgrenze einsammeln

Die Verkehrsgesellschaft des Rhein-Erft-Kreises bot sofort nach Einführung der Pförtnerampel zusätzliche Fahrten der Buslinien 961 und 965 an und stellte so einen 15-Minuten-Takt zu den Hauptverkehrszeiten in Richtung Köln-Weiden West sicher – ein Angebot für Pendler aus dem Kreis, die gesamte Wegekette ohne Auto zurückzulegen, und eine Entlastung für den häufig überfüllten P&R-Platz „Köln-Weiden West“.

Es ginge noch besser: Durch die Umweltspur auf der Aachener Straße könnte man die bis Anfang der 1990 Jahre verkehrenden regionalen Busverbindungen zwischen Köln und dem Umland wieder aufleben lassen. Dies wäre ein komfortables Angebot für Pendler, umsteigefrei und schneller als die auf der Nachbarspur fahrenden Autos in die Kölner Innenstadt zu gelangen.

Der 965er Bus aus Frechen kommt in Weiden-West an.

Umweltspur auch für Radverkehr und Fahrgemeinschaften

Nicht zuletzt für Fahrgemeinschaften wäre die Umweltspur von Interesse, wenn sie auch für Fahrgemeinschaften ab drei Personen geöffnet würde wie jüngst in Düsseldorf. Dort hatte Oberbürgermeister Geisel stets für eine Öffnung für Fahrgemeinschaften geworben: „In den allermeisten Autos sitzt leider nach wie vor nur eine Person. Und sollten sich nun tatsächlich plötzlich Unmengen von Fahrgemeinschaften bilden, dann wäre das doch großartig. Denn damit würde sich der Autoverkehr in Düsseldorf massiv reduzieren und wir bräuchten gar keine Umweltspuren mehr.“

Eine Besserstellung von Fahrgemeinschaften würde auch in Köln eine erhebliche Aufwertung dieses bislang stiefmütterlich behandelten Themas bedeuten.

Eine weitere Alternative zum Auto und zum ÖPNV bieten Fahrräder mit elektrischer Unterstützung. Die 19 Kilometer lange Fahrt von Frechen-Königsdorf bis zum Neumarkt dauert mit einem Pedelec eine dreiviertel Stunde. Noch schneller ginge es mit einem S-Pedelec, das eine Geschwindigkeit von bis zu 45 km/h erlaubt. Die Strecke ist vor allem mit ihren relativ langen Passagen durch unbebautes Gelände für ein zügiges Fahren geeignet. Auch gibt es attraktive Varianten, die nur wenig länger sind, sobald man die Aachener Straße verlässt.

Radspur und Tempo 30 am Aachener Weiher

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr im Bereich des Aachener Weihers empfahl die Bezirksvertretung Innenstadt dem Verkehrsausschuss bereits vor fünf Jahren eine Reihe von Maßnahmen. Dazu gehört die Umwandlung einer Kfz- in eine Radspur und die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht zwischen Universitäts- und Moltkestraße, der Rückbau von Abbiegespuren an der Kreuzung von Universitätsstraße und Aachener Straße sowie die Anordnung und Überwachung von Tempo 30 auf der Aachener Straße.

Aachener Straße von Frechen-Königsdorf bis zur Kölner Innenstadt

[Lizenz: Open Database License (ODbL)]

Düsseldorf: Umweltspur darf auch von Fahrgemeinschaften befahren werden.

„Du steihs he de janze Zick eröm“

Die Liedzeile der Bläck Fööss bringt es auf den Punkt: Die P&R-Anlage Weiden-West ist eine riesige Ansammlung von tagsüber ungenutzten Pkw, darunter sicherlich manche Zweit- und Drittwagen. Rein ökonomisch gesehen handelt es sich um gebundenes privates Kapital in zweistelliger Millionenhöhe.

Diese P&R-Anlage ist seit einigen Jahren sehr stark ausgelastet. In Kürze will die KVB auf dem Areal zusätzliche Parkmöglichkeiten für 570 Pkw und 130 Fahrräder schaffen. Derzeit können dort 685 Autos und 107 Fahrräder abgestellt werden. Die geschätzten Kosten für die Erweiterung belaufen sich auf 6,7 Millionen Euro.

Vielleicht ist jedoch dieser teure Ausbau nicht mehr erforderlich. Vor kurzem hat nämlich die KVB die Anlage mit Parkschein-Automaten ausgestattet. An diesen müssen die Nutzer beim Abstellen ihres Pkw einen Parkschein ziehen und hinter die Windschutzscheibe legen. Für alle, die ein gültiges Ticket des VRS nachweisen können und das Auto nicht länger als 24 Stunden abstellen ist die Nutzung kostenfrei. Danach wird je angebrochenem Tag eine Gebühr von 25 Euro fällig. Hintergrund dieser Maßnahme: Viele Urlauber stellen ihre Autos für die Dauer ihrer Reise in Weiden-West ab, insbesondere um Parkgebühren am Flughafen zu sparen. Diese „Fehlbelegung“ hinderte bislang viele Pendler am Umstieg auf die S-Bahn oder die Stadtbahn, weil sie einfach keinen Stellplatz für ihren Pkw mehr fanden. Als nächsten Schritt sollten bevorzugte Stellplätze für Fahrgemeinschaften eingerichtet werden. Die Wirksamkeit dieser sowie weiterer Maßnahmen wie neue Zubringerbuslinien sollte abgewartet werden, bevor der kostspielige Umbau in Auftrag gegeben wird.

Ruhender Verkehr in Weiden-West

Im Herbst 2019 wurde auf der Aachener Straße eine Umweltspur eingerichtet.

Herzstück zur Verkehrswende – die durchgängige Umweltspur

Wie eingangs schon erwähnt, gilt es jetzt die Tatsache zu nutzen, dass die Pförtnerampel den Zufluss an Autos drosselt. Deshalb kann der Straßenraum umverteilt werden: eine Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr und eine durchgängige Fahrspur exklusiv für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Dadurch werden die sogenannten Express-Busse beschleunigt und sie können die Autos rechts überholen. Lässt man auch noch die Pkw-Fahrgemeinschaften auf die Umweltspur, erhöht sich die Gesamtleistungsfähigkeit der Aachener Straße deutlich. Auch für die Anwohner dieser stark frequentierten Magistrale verbessert sich durch die Maßnahme einiges: weniger Fahrzeuge, weniger Schadstoffe, weniger Lärm und mehr Aufenthalts- und Lebensqualität. Ein Tempolimit auf 30 km/h sollte das Ganze dann noch abrunden.

Übrigens: Die Zeit für eine Umwandlung von Auto-Fahrspuren in Umweltspuren ist reif, wie auch die aktuellen Diskussionen um die Mülheimer Brücke, die Luxemburger Straße und den Gürtel in Ehrenfeld und Nippes zeigen. Dank der Ringfrei-Initiative kann man auf Teilabschnitten der Ringe sehen, wie das bereits heute funktioniert.

Durchfahrverkehr am Neumarkt abbinden, …

Die bislang vorliegenden Planungen zur Ost-West-Achse räumen dem Umweltverbund keinen wirklichen Vorrang ein. Selbst eine so bezeichnete Umweltvariante wird ihrem Namen nicht gerecht. Dabei wäre ein großer Wurf denkbar, nämlich die Abbindung des Autoverkehrs am Neumarkt. Durchlässig bleibt der Platz lediglich für Radfahrer, Stadtbahnen, Busse und Taxen. Der Neumarkt erfährt dadurch eine neue Platz- und Aufenthaltsqualität.

Die Abbindung beschleunigt auch die oberirdischen Stadtbahnen, denn die Beeinträchtigungen durch den querenden Autoverkehr entfallen, weil er großräumig über die Bäche umgeleitet wird.

… ein Schritt auf dem Weg zu einer autofreien Innenstadt

Städte wie Brüssel oder Hamburg arbeiten daran. Ein Vorreiter ist Oslo, wo es schon seit rund dreißig Jahren eine City-Maut gibt. Weitere Maßnahmen in den letzten Jahren führten zu einer deutlichen Reduzierung des motorisierten Inividualverkehrs und damit zu erheblich mehr Attraktivität und Lebensqualität in der Innenstadt.

Hans-Georg Kleinmann ❐

Impressum

Herausgeber:
VCD – Verkehrsclub Deutschland – Regionalverband Köln e. V.,
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3,
50670 Köln

Redaktion (v. i. S. d. P.):
Reiner Kraft, Markus Meurer, Christoph Reisig, Nicolas Sommer, Lissy Sürth

E-Mail: *rheinschiene@vcd-koeln.de*